TILLHÖR GUNNAR REMER ÄRJEPLOG

HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 22

Dec 1986

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är associerat till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1986

Ordförande, omval 1 år	Sören Morén Krondikesvägen 19 831 48 Östersund
Sekreterare, omval 2 år	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Kassör, omval 2 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, omval 2 år	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tävlingar, nyval 1 år	Oddvar Kvalsvik Köpmannagatan 6 831 30 Östersund
Information, olycksrapporter, 1 år kvar	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Sponsorfrågor, biträdande i utbildnings- och tävlingsfrågor, 1 år kvar	Folke Wikberg St. Olovsvägen 16 830 13 Åre
Suppleanter valda på 1 år	Leiler Karlsson Robert Krockmar
CIVL-representant	Ingvor Wikberg
I FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

Ansvarig utgivare

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1987-03-15.

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Annika Hellgren
Föraregatan 36 A
981 39 Kiruna
0980 - 818 65

Lidingö Deltaving klubb
c/o Björn Kroglund
Främlingvägen 11
126 48 Hägersten
08 - 45 20 47

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/0 Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Rådjursvägen 38 D
920 60 Umeå
090 - 13 66 00

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Bo Jakobsson
Almgatan 12
462 00 Vänersborg
0521 - 165 46

Åre Drakflygarklubb
c/o Ernst Ebneter
Pilgrimsvägen 8
830 13 Åre
0647 - 502 79

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Ronny Grimm
Kumminvägen 128
702 18 Örebro
019 - 78 58 46

ANNONSBESTÄMMELSER

Enkla radannonser är gratis. De redigeras. Endast strikta fakta.

Större annonser kostar 100 kr per 1/3 sida. Valfritt antal är tillåtet. Maxmått 1/3: 90 x 180 mm. Betalning och beställning görs var för sig före varje nummer.

FSF/H postgironr: 91 29 93-3

Omslagsbild: Kjell Rydjer under skolning på Super Scorpion. Hängflygklubben Scotten.
Foto: Bengt-Arne Strand

OBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSO

För alla: Rapporterade olyckor, sid 15

För klubbledningar: Klubbledningar, sid 17

För Åreflygare: Åre, sid 8

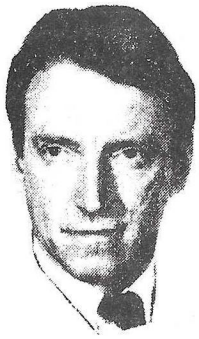
BSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOB

Redaktören har ordet

1986 är till ända. Det var ett bra år. Några exempel på händelser som vi kan vara nöjda med:

- Det första exemplet är snarare uteblivna händelser. Vi hade inget dödsfall detta år vilket vi heller inte haft under flera år nu. Antalet skador var förhållandevis få. Vi vågar påstå att flygsäkerheten är god. För den skull skall vi inte slå oss till ro. Målet är naturligtvis att inte heller tillbud skall inträffa.

- Tävlingsverksamheten har kommit igång på ett mycket fint sätt. För första gången har tävlingsligan funnits och den fungerade fint med tillräckligt antal tävlingar för att få ett god bedömning. De flesta tävlingar som arrangerades har också kunnat genomföras. Tid har valts med hänsyn till kända väderförhållanden och detta har visat sig vara riktiga bedömanden.



- Motorreglerna har fastställts. Även om de inte blev helt som vi hade önskat oss blev de ändå bättre än vi förväntat oss få dem.

- Våra egna regler för hängflygning fastställdes också av luftfartsverket i den form vi ville ha dem. De har säkert bidragit till bättre utbildning och flygsäkerhet.

- Bogsering har blivit ett vanligare flygsätt och är klart det största "lyftet" för "plattlandsfolket".

Vinschprincipen tycks vara lovande och under årets allra sista dagar kom en andra vinsch till landet. Stockholmarna blir därvid extra gynnade.

- Den första repetitionskursen för instruktörer har hållits och erfarenheten talar för årligt återkommande sådan.

- Vi skall inte glömma flygandet i sig. Det torde ha varit mycket trevligt för väldigt många.

Naturligtvis kan vi inte vara nöjda med allt. Det är just dessa saker vi nu måste arbeta med under det nya året. Instruktörsbristen är ett sådant område. Det finns säkert fler, men varför förstöra början av det nya året med att räkna upp allt negativt. Låt oss hoppas att 1987 blir ett lika bra, gärna bättre, år.

GOTT NYTT ÅR!

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

FANTASTISKT

På bilden nedan kan man få en vision av de möjligheter som öppnar sig för framtiden. Med hjälp av vinsch kan man nå väldiga höjder. Ändå är det inte något rekord som visas här. Detta ligger närmare den dubbla höjden. Principen är den att när piloten nått max höjd efter vinschstart vänder han utan att koppla ur sig till medvindsflygning samtidigt som linan får löpa ut fritt. På viss höjd vänder åter piloten och vinschningen påbörjas på nytt. Förfarandet kan upprepas flera gånger. Vid starkare vind på höjd kan "utvinschning" ske även under motvindslöpan. När piloten kopplat ur sig på flera km höjd dalar linan ner i fallskärm samtidigt som invinschning sker. Det är väl bara att hoppas att det inte blir trasselsudd i vinschtrumman. Flera km lina kan nog ställa till trassel i dubbel bemärkelse. Och vad säger annan luftfart? Några problem att observera men de är inte av olöslig art.

Rolf Björkman

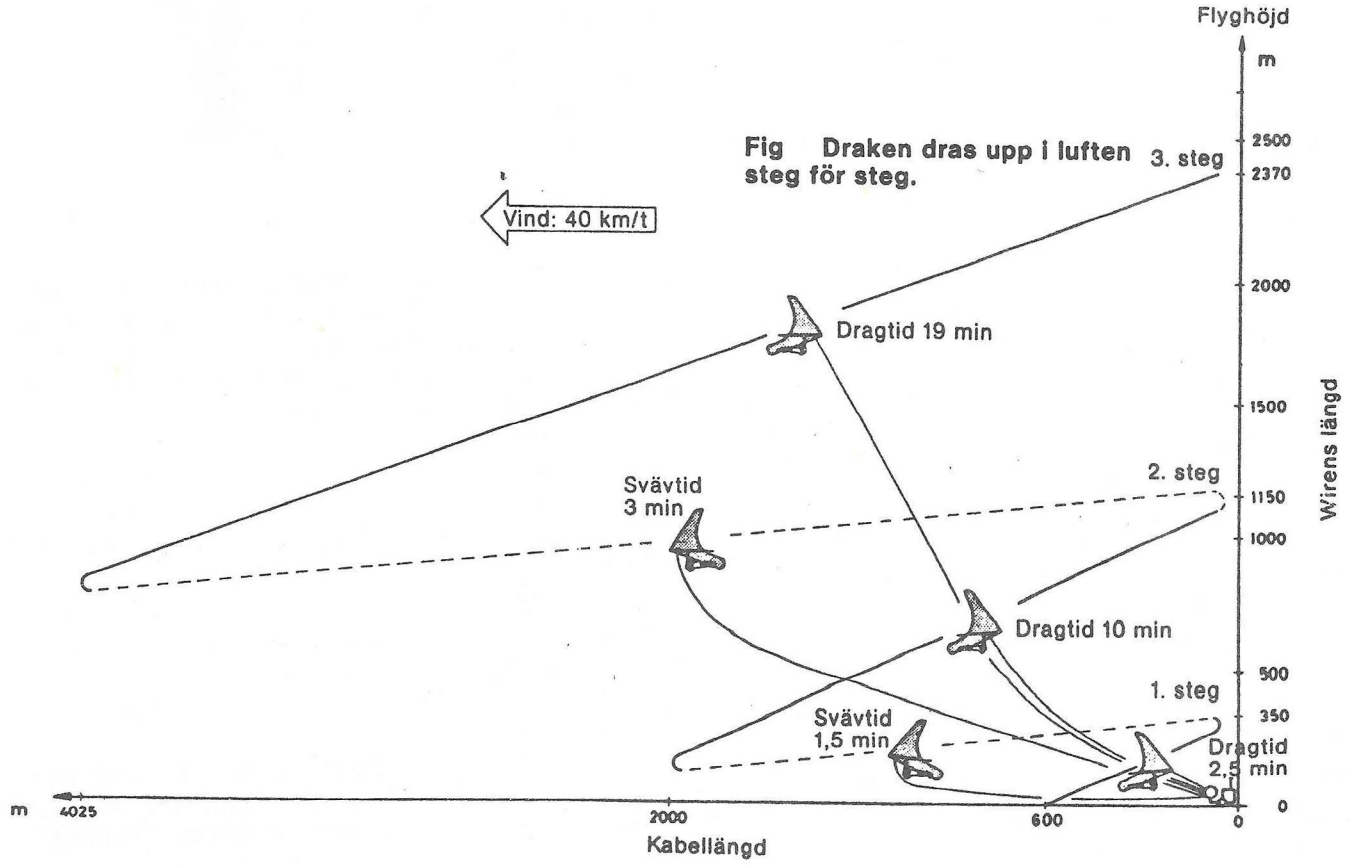
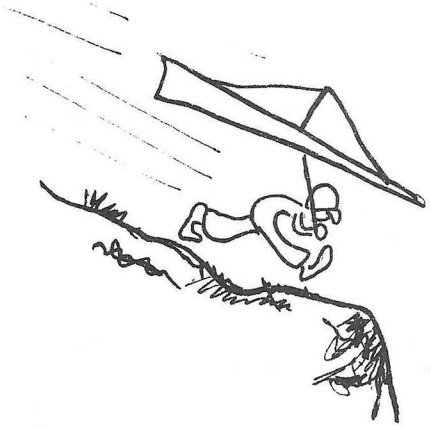


Fig Draken dras upp i luften steg för steg.



TÄVLINGAR

Oddvar Kvalsvik meddelar följande beträffande tävlingar under 1987.

TÄVLINGSKALENDER

Följande tävlingar ingår i ranking-listan för 1987:

05-01--03 Dokka Open (Norge)

05-16--17 Vårgårda

05-22--24 Stjördal Mittscandia Cup (Norge)

07-11--18 SM i Åre (Lidingö arr)

07-31--08-02 Alvdal (Norge)

08-15--16 Åre Mittscandia Cup

Följande tävlingar ingår inte i rankinglistan för 1987:

05-09--10 Öppet klubbmästerskap i "Lyftet" Göteborg (Ny klubb ej ännu inregistrerad).

06-13--14 Ålleberg Lyftet arrangerar.

08-08--09 DM Södra regionen. Plats meddelas senare.

DM för Mellersta och Norra regionerna är ännu inte anmälda. Tidigaste tidpunkt är juni om detta publiceras i nästa Hypoxia.

Uppgifter om internationella tävlingar publiceras i nästa Hypoxia.

Ett bidrag från vår läsekrets...

Fan tro't

I förordet till boken "The Extremely Serious Guide to Sex" av Keith Ray, kan man läsa att sex utan tvivel är den mest populära sporten i världen. Den beräknas vara fem gånger så populär som jogging, 15 gånger mer än tennis och squash, 25 gånger mer än simning och golf och slutligen cirka 698 gånger så populär som hang-glidning....

Om de bara visste något om lyckan att utöva bägge idrotterna!

Vältränad.

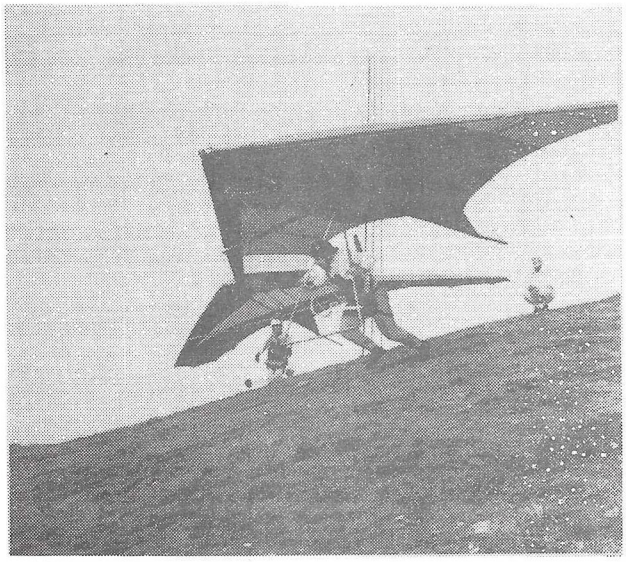
Besiktningsmän

Besiktningsmän för ultralätt A är nu:
Robert Krockmar - Östersund (region norr)
Leiler Karlsson - Falköping (region syd)
Peter Wicander - Stockholm

Köp gamla Hypoxia!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 21. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr/önskat ex. Glöm inte adress.
Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby.

SCOTTEN



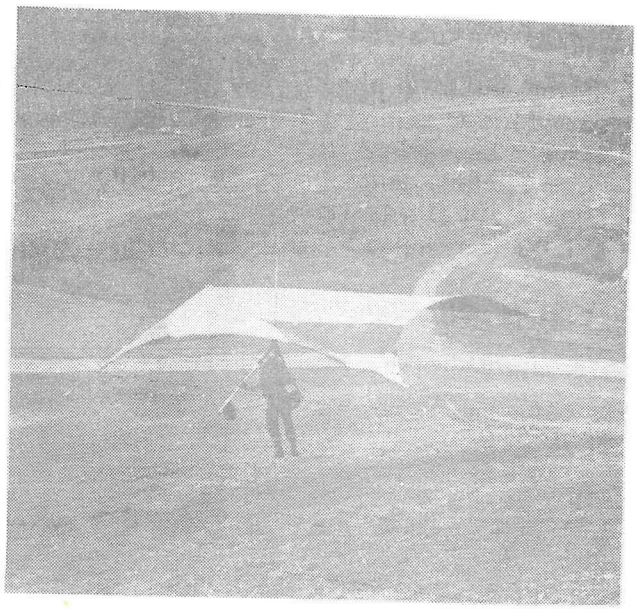
Gott om flygtillfällen var det ont om under hösten. Antingen blåste det för mycket eller så var det sydlig vind och det klarar vi inte här i Stockholm. Några fina flygdagar lyckades vi dock få till och då var det trångt i backen.

Några medlemmar har varit alldeles särskilt flitiga i backarna. Bengt-Arne Strand passade på att ta några bilder under ett par av dessa dagar. Vi vill gärna förmedla hans alster. Omslagsbilden står han också för och det är Kjell Rydjer som gör en av sina allra första flygningar med en Super Scorpion.

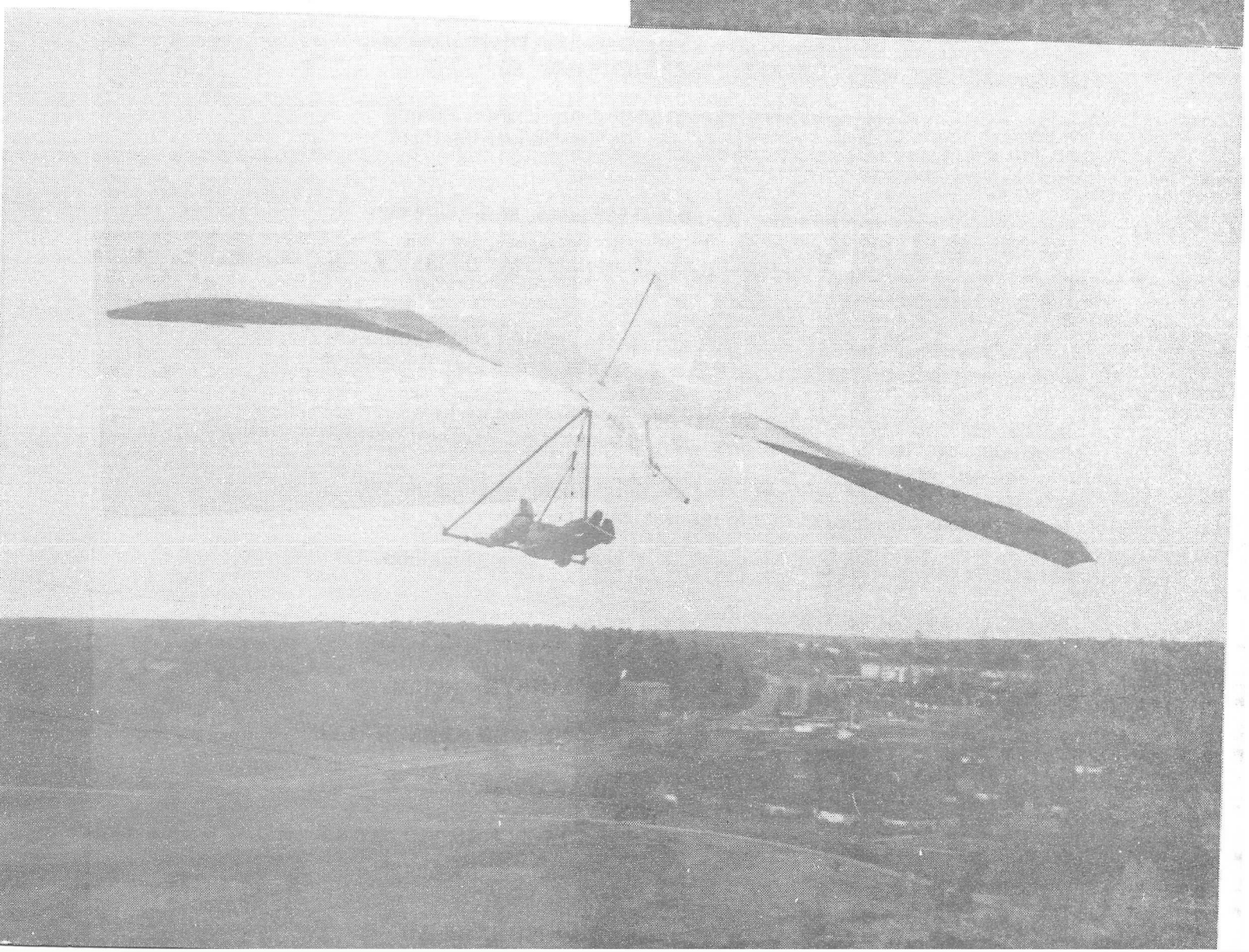
Scotten höstmöte var som vanligt relativt flitigt besökt. Många fina idéer kom fram där. Bl annat tog ett par medlemmar på sig att sätta samman en backguide. Vi hoppas att övriga klubbar vill vara med och bidraga så att den blir så bra som möjligt. Vi kommer att publicera den i Hypoxia allt eftersom den växer fram. Den färdiga guiden vet vi ännu inte hur vi skall handskas med. Förslag mottages gärna.

Rolf Björkman

Rolf Björkman instruerar en elevgrupp. Några medlemmar ur Scotten lyssnar också.



Ovan: Skolning. Nedan: Lön för mödan - säkerhet och flygkänsla. Anders Ahlbom över Johannelund. T.h: Rickard i full fart.



ÅRE

FÖR KOMMANDE SÄSONG GÄLLER FÖLJANDE FÖR FLYGNING I ÅRE

Vi blir fler och fler som utnyttjar Åres fina flygmöjligheter, vilket vi alla bör vara medvetna om, när vi tar del av ÅKABs gods service med kabinbanan upp till toppen. Tänk på att vi hängflygare är speciellt besvärliga för ÅKABs personal, när vi kommer kånkande på våra långa paket, genom bakdörren, in på perrongen till kabben! Vi är få i förhållande till alla tusentals skidturister, som vill åka samma kabin, så om vi blir för besvärliga riskerar vi att vi får problem med transporten.
Vi vädjar därför till alla som planerar att flyga i Åre: **Följ de gällande rutinerna samt visa hänsyn!**

Följande priser gäller för kommande säsong: Årskort 460,- kr
Veckokort 260,- kr
Dagkort 55,- kr

GÄLLANDE REGLER FÖR HÄNGFLYGNING I ÅRE

Reglerna har utarbetats av Åre Drakflygklubb i samråd med ÅKAB

* **För flygning i Åre gäller Häng III sommartid och Häng II vintertid.**
* **Landning sommartid; Lundsfältet. Vintertid; isen på Åresjön.**
* **Lägsta höjd över byn: 150 m.**

För transport med kabin gäller följande

- Innan Du bär fram vingen, skall Du gå till Biljettkassan och visa upp eller köpa biljett. Årskortet för drakflygare får bara nyttjas i samband med hängflygning. Kassapersonalen kontrollerar Ditt certifikat och talar om för Dig, vilken kabin Du får åka upp med.

- Se upp för stolarna på WC-liften, när Du bär fram vingen! Stanna upp och avvakta rätt tillfälle för passage, så att Du inte fastnar med vingen i liften.

- Maximalt 3 vingar (om ej annat meddelas) får lastas samtidigt och de skall läggas på baksidan av den kabin, som skall lastas. Mittperrongen skall vara fri från vingar. Övriga piloter väntar utanför på sin tur.

- När Din kabin har stannat, skall vingarna lastas snabbt och lastningen skall vara klar innan kabinen har fyllts med folk och är klar för avfärd.

- Varje pilot måste försäkra sig om att han är avprickad av kassapersonalen. Detta för att inte överlasta kabinen. **Obs, Mycket viktigt!**

- Avlastning skall också ske snabbt och smidigt. Lägg ej vingarna på bergstationens perrong, så att de hindrar gångtrafiken.

- Ställningen vid dalstationen är reserverad för Åre Drakflygklubb.

- Den som missköter sig riskerar avstängning.

FÖR ALLAS TREVNAD

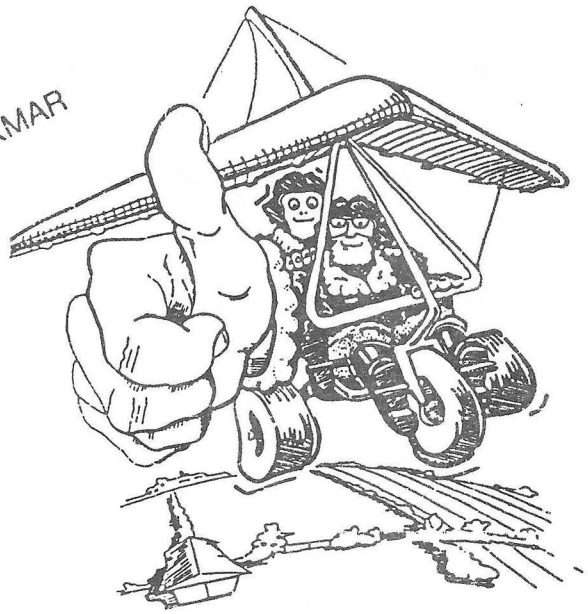
- **VISA HÄNSYN**
- **RÅDGÖR MED PERSONALEN**
- **VAR AKTSAM**
- **SKRÄPA EJ NED VID START OCH LANDNING**

ÅRE DRAKFLYGKLUBB

ÅRE KABINBANE AB

ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



Hej alla motorflygintresserade hängflygare. Med början i detta nummer kommer en ständigt återkommande hörna för ultralätt klass A. Det har ju som bekant börjat hända saker och ting i den här segslitna följetången.
Ni som känner mig vet att jag flugit de mest skiftande typer av vad vi kallade motoriserade hängglidare, Framgångarna har varierat men en sak är säker,man lär sig. Jag hoppas kunna delge information från vårt besiktningsarbete samt svara på alla de frågor som säkert finns.

Följande har hänt:
Februari 86. Sektionens arbetsgrupp lämnade föreskriftsförslag till Rolf. Han putsade till det hela och skickade iväg det till Luftis.
April. Förslaget godkändes i sin helhet (sjysst eller hur?).
Augusti. Leiler Karlsson och undertecknad godkändes som besiktningsmän för UL-klass A.
September. Granskning av två UL-klass A. En trikemaskin och en Minimumkombination. Båda klassas som grundtyp II (tomvikt över 50 kg eller ej fotstartbar).
Efter detta har Peter Wicander ansökt om att godkännas som besiktningsman. Detta innebär att vi har en hyfsad täckning på landet.

Du frågar dig säkert hur det hela fungerar praktiskt.
För det första är varje kombination av vinge och tillsatsaggregat att anse som en unik typ,vilken fordrar sitt speciella typintyg. Exempelvis är Stig Holtstads Behlen trike med en Vampir II I4,2 M en speciell typ,byter han till en större Vampir II krävs nytt typintyg.

I praktiken innebär detta att den som först ger sig på en typbesiktning får dra hela lasset. De som däremot kommer efter med samma kombination får det mycket enkelt.
Jämför med Svensk Bilprovning,finns det bara ett typintyg så är det inte heller några problem att registreringsbesiktiga.
Det stora problemet man stöter på är att dokumentera farkosten. I princip skall det finnas en opartisk provning vilken bekräftar de konstruktionsvärden som fabrikanten anger. Finns ingen sådan riskerar man att Luftis kräver en genomräkning av maskinen,naturligtvis skall det vara en auktoritet på området som räknat. De hittills granskade har båda Gutesiegel. Denna provning är fristående från tillverkarna och kraven är högt ställda. Detta innebär dock inte att endast Gutesiegel kommer att godkännas som underlag för typintyg. Det är fritt fram för var och en att visa att andra provningssystem håller måttet eller att även en ej provad maskin är tillräckligt säker.

I nästa Hypoxia hoppas vi kunna redovisa minst två godkända maskiner dessutom fler ansökningar om typgranskning. Det gäller att sno på, flygsäsongen närmar sig snabbt.

Till sist,hör av dig med frågor eller synpunkter som kan tas upp i Ultra A hörnan,min adress finns under Frösö HGK på sid 2.

Happy landings,
Robert

Dennis fattar skrivmaskinen efter upplevelser i ÅRE

ÅRE-SEMESTER MED ARVIDSJAURS H.F.K.

Det var i slutet av juli som Bosses nylackade röda volvokombi fullastad med vingar, selar, trangiakök, sovsäckar, tält, made in Uppsala varios och tre flygtokiga norrlänningar dundrade in i Umeå, där jag och en av mina älskade vingar och mina två selar lyckades ta vara på den sista platsen.

Jag Dennis, Bosse, Pelle och Arjeplogaren Jalle var på väg till Åre.

Umeå bjöd på tunga stratusmoln med massvis utav trist regnade, inga sura miner för den skull vi skulle ju till Åre en veckas hängflygsemester underbart.

Efter att ha fulltankat och tittat extra noga på sverigekartan så styrde Bosses säkra hand mot Åre efter E4:an mot sollefteå för att sedan sneda in över landet mot Östersund och sedan Åre.

Efter en matrast i Övik bestämmde vi oss för att titta lite närmare på Skuleberget och dess flygmöjligheter "lång näsa" toppen var täckt utav tidigare nämnd stratusdimma.

Bara att trampa på gasen och fortsätta det otroliga håller på att hända molnen börjar tunnas ut och framme i sollefteå så ser vi en klarblå himmel, fikapaus vid döda fallet, fortsätter till Hammarstrand naturligtvis så undersöker vi flygmöjligheterna.

Ser onekligen inbjudande ut en stupstart som måste tas med största respekt, men rampen ser välbygd ut och det jämtländska landskapet visar sej på ett imponerande sätt, gästböckerna talar om för oss att vi knappast är några pionjärer på platsen Folke, Håkan, Sune, Urban, Anders återfinns på många sidor, vi sätter dit våra kråkfötter, ingen flygning aningen för sned vind.

Kommer fram till Östersund hela stan är en stor karneval "storsjöyran" en årlig tradition som inföll just när vi råkade passera vandrar runt ett tag skönt att sträcka på benen.

Volvon får en trögare handling och drar åt höger när den körs på hands-off, läcker luft från höger bakhjul har tur första macken har lämnat pumpen utomhus.

Kommer fram till Åre klockan två på natten allt är mörkt och tyst utom på Åre-bageri som gammal säsongsarbetande bagare så passar jag på att titta in blir bjuden på bullar och rykande färskt bröd, hör berättas att en skånsk flygare hade gift sej samma dag.

Vi tar in på campingen, vaknar och gnuggar sömnen ur ögonen tar caben upp till skutans topp där är dom redan Ernst, Mattias, Folke, Micke Granlöf, Sven och Allan snart är dom i luften hård vind och våglyft avvaktar ett tag vill att det ska mojna ett par m/s, efter en fika så är vi klara för "take off" känner att det är stora våglyft bra chans att flyga in sej på magicen det lyfter i hela dalen.

Efter nästan fyra timmar så börjar jag bli god vän med magic 3:an, ser att alla andra har landat så det börjar bli dags att ta sej neråt får faktiskt kämpa för att komma ner, ser att det för ovanlighetens skull blåser en svag rak sydlig vind på lundsfältet inte bra med tanke på att jag fortfarande inte har landat magicen så speciellt många gånger samt att det var mer än en månad sen som jag överhuvud taget flyg sist, beslutar mej för att ta det säkra före det osäkra strunta i lundsfältet med livsfarlig elledning och vatten.

Jag börjar istället planera min landning på ängarna där jag ser en fin grön gräsfläck som till skillnad från lundsfältet ligger rakt i vindriktningen trång landning även här men den utgör ingen livsfara (trode jag).

Flyger in som jag har lärt mej d.v.s. flyga av höjd framför fältet för att gå med vinden på lagom höjd snett över landningen fixera den tilltänkta landningsspoten med blicken korrigera eventuella lyft/sjunk genom att göra sista svängen antingen mindre vid oväntade sjunk eller vidare störe sväng vid oförutseda lyft.

Går in framför fältet drar upp blixtlåset flyger av höjd känner att jag har ganska kraftig motvind har tidigare erfarenheter av hur snabbt vindgradienten kan komma när det ligger våg över åredalen, på någon sek. har den kraftiga vinden blivit nästan nollvind, svänger runt för att gå med den lilla medvind som fortfarande finns kommer mot landningen på lägre höjd än normalt fixerar min tilltänkta landningsspott håller ganska hög fart nu för att förlora minemalt med höjd på min sista sväng.

Flyger mot landningen på låg höjd flyttar kroppen åt sidan skjuter fram bygeln lite försiktigt vingen lyder på ett harmoniskt sätt, går in på finalen märker att det är absolut nollvind på marken jag är nöjd med vingens prestanda men just nu så känns det som om den skulle kunna glida hur långt som helst nollvind, hög fart och markeffekt. Försöker bromsa genom att släpa fötterna i marken innan jag åker rakt in i bondens åker, det hela slutar c:a 15 m. inne på en åker, krokar ur går bort till gräsplätten för att krypa ur selen, börjar tänka på att jag kanske borde ta kontakt med bonden hinner inte tänka tanken klart fören en minst sagt ilsken skrikande bonde kommer springande med en påk i högsta hug.

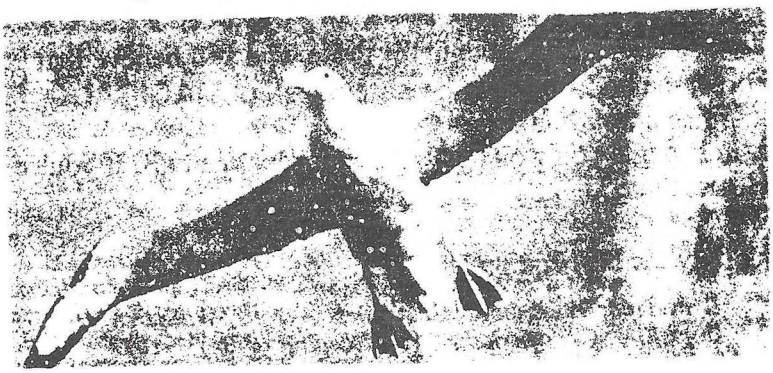
Paniken börjar sprida sej jag sitter fortfarande fast i selen, jag får ta emot två påkslag men lyckas ändå komma loss från selen relativt fort, snabbt upp på benen känner att den värsta krisen är över nu, inta lämplig försvarsställning andas djupt sök ögonkontakt, det kom ett tredje påkslag men nu lyckades jag få tag på påken.

Försökte resonera lungt och sansat om att man kanske kunde ersätta skadorna på något annat sätt än att slåss med påkar, lyckades nog knappast dölja att jag var ganska upprörd, tänk dej själv att bli överfallen med en påk efter att ha tillbringat över fyra timmar i luften, okey jag landade på hans fält men ändå, jag fick senare reda på att det var en arrendator som jag hade råkat ut för, den riktiga markägaren brukar sätt ut vimplar just med tanke på att hängflygare ska kunna landa på hans mark. Avslutade dagen med att hälsa på hos Folke fika blandat med flygsnack fick reda på att det hade hänt en hel del den dan.

Nästa dag så såg vi åter igen dom linsformade linticularismolnen stora våg lyft idag igen, startade bland dom första mjuka fina våglyft flög länge fick fin höjd flög bort till Duved i motvinden kom tillbaka till Åre lagom för att se Pelle starta med Kenneth Anderssons blå demon, strax efteråt så såg jag att "den fule" var i luften (ursäkta Bosse och Jens men det är lätt att missa G:tangenten) efter ytterligare en tids flygning så ser jag Jalle landa på fältet vid reningsverket och även Pelle verkar vara på väg neråt.

Jag och Bosse(den gule) ligger kvar i våglyftet ser på höjdmätaren att jag ligger nästan 1800m. över Åre funderar på hur långt man skulle kunna ta sej med respekt för stora nersvep i lävåg, börjar försiktigt känna mej för framåt efter åredalen.

Antagligen så har Bossen liknade funderingar för han följer efter hela tiden ett hundratal meter längre ner.

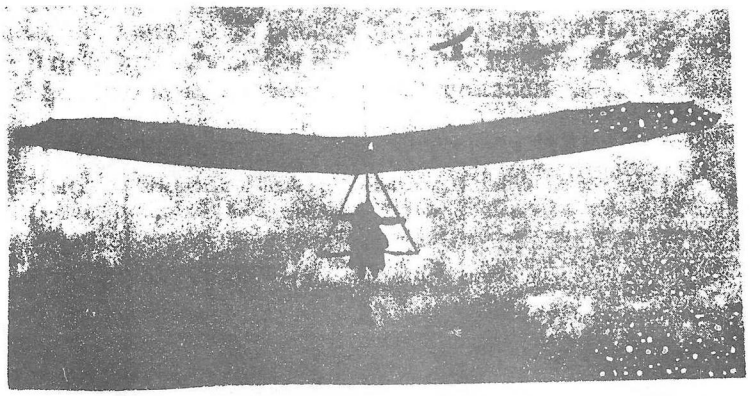


Kommer snart fram till Sså camping och märker att jag har nästan inte tappat någon höjd alls, börjar fundera på att sticka iväg på XC österut, det verkar gå alldeles utmärkt vi fortsätter får små termikpuffar då och då den gule hela tiden ca: 100m. längre ner, flyger högt över undersåker börjar se Järpen skymta borta i fjäran fortsätter mot Järpen njuter varenda sekund, allting känns underbart.

Börjar se att Bosse med sin gula excalibur(lätt igenkänling med sin höga nosvinkel avrundade glasfibertipar och en lång smal kölficka) flyger lågt nu samtidigt som jag hör härliga toner i min vario och kurvar den termik som finns.

Slänger ett öga mot den gule tror att han är på väg att landa nu men han kämpar frenetrisk kurvar hela tiden samtidigt som jag fortsätter mot Järpen, börjar se att jag kommer att klara Järpen med ganska god höjd, kastar en blick bakåt och märker att Bosse har tagit sej upp och ligger högre än mej, ser en fotbollsplan där ska jag landa lyckas perfekt med inflygningen idag och landar exakt där jag har tänkt mej, sköt ut bygeln något för sent lätt näbbning, skyndar mej bort med vingen för att lämna plats åt Bosse ser att han sviker han har sett ett fält yterligare en bit längre bort.

Riggar ihop får så småningom sällskap av Bosse som har mungiporna i öronhöjd, lämnar utrustningen och liftar tillbaka till Åre.



Påföljande morgon så ser vi en klarblå himmel riggar tidigt ganska stark vind även idag. Checkar vingen ordentligt provhänger och startar som förste man det lyfter, ganska stark termik i hård vind snart är alla i luften Folke, Mattias, Bosse, Per Drago, Jalle, Pelle och Micke G. lyfter fint till en början sedan så börjar termiken avta alla börjar tappa höjd sakta men säkert, jag vill inte landa nu lyckas hitta ett svagt lyft vid Hummeln snart så är vi tre stycken som försöker ta oss upp i samma blåsa, går bra till en början sedan mest bara sjunk även här.

Vi trillar alla ner ungefär samtidigt kommer in för landning med något högre höjd än Mattias han har sett mej och skyndar sej att kurvar ner samtidigt som jag försker hålla mej uppe, han landar i ena ändan av fältet och bär fort bort vingen snyggt gjort nu har jag hela fältet att landa på, men det gäller att få bort vingen fort det är många som är på väg att landa nu, allting flyter mycket bra.

Senare på kvällen så blåser det hang på sydstarten känner mej själv ganska nöjd med den flygning som jag har fått så jag avstår Pelle flyger bort till Duved.

Nästa dag så regnar det, det är en kallfront stora moln med häftiga regnskurar och stark vind, men solen tittar fram mellan skurarna så det finns hopp om bra termikväder.

Efter att ha ägnat en dag åt lite andra saker än flygning så tar vi kabinbanan upp vid tretiden.
Folke dyker upp han har fått främmande utav två Österrikiska landslagspiloter Erik och Peter, ganska hård vind Per Drago först ut, står över flygningen hjälper dom andra att provhänga och hålla nosen vid start. Går sedan nerför Åreskutan, längre än man tror.

Nästa dag så gratulerar jag Bosse på hans 25-årsdag blir själv gratulerad vi är på dagen lika gamla.

Blåser en sned sydostlig vind vid starten Ralph Stålberg ligger och hangar, Folken ger sej iväg för att leta termik, ger mej själv iväg ligger och hangar ett tag men märker att jag sakta sjunker neråt, Ralph ligger fortfarande kvar, försöker att gå ut i dalen och leta termik går dit där solen har värmt mest, men det tar inte alltför lång stund innan jag står stadigt på lundsfältet, fick sedan information av Folke om hur jag skulle ha gjort det fanns termik.

Ser att Scottens stora äss är på väg ner nu, börjar tycka att han är lite väl lågt över sjön nu, ser plötsligt att han försviner ner bakom träden.

Oj, hjälp nu måste jag ju rädda han kastar jackan och tröjor och springer allt vad jag kan bort till strandkanten får se att han inte alls har landat i vattnet han hade bara gjort precis som fåglarna, landat i träden.

Kanske tänkte han bygga bo åt sin växande familj det stod något om "byggare" på vingen. Nu fick jag bråttom måste fort få fram kameran, hur som helst nu kommer jag att se upp för scotten i dubbel bemärkelse.

Dagen avslutades med tårta och vin får tacka Per och Inger för att kalaset blev vad det blev.

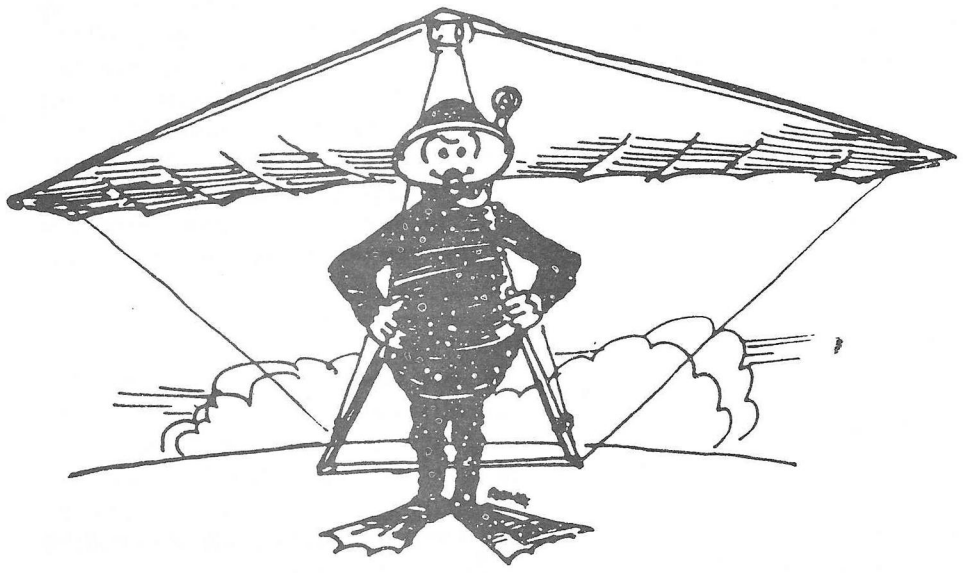
Det regnade ganska ordentligt på natten och därpå följande morgon äntligen semester, sov vilade spelade fotboll satt på fiket, skönt.

Nu har det kommit många piloter från Sverige och Norge för att göra upp om Årecupen, det blev för min del en rolig och lärorik tävling, tyvärr så var Pelle tvungen att åka tidigare, han hann köpa en Magic 3:a innan han tog farväl

Jag har fått skrivkramp så jag får avsluta med att tacka Åre drakflygarklubb för en bra genomförd tävling.

Flyg som en Silvertärna.

Dennis Larsson.



TEST

ACE

Efter att ha flugit ACE:en i ca 6 timmar skall jag försöka ge ett så objektivt utlåtande som möjligt om vingens egenskaper. De förhållanden jag har flugit i är dels hård byig vind dels marginella termik-förhållanden. Jag flög tillsammans med andra vingar och kunde därmed också göra jämförelser.

SOLAR WINGS har gjort en markant förändring av segeldesignen jämfört med S4 Racer. Den största förändringen är att man ute på segeltipparna dragit ut underseglet till 100 % och lämnat bakkanten öppen, så att seglet kan flyta. Segelspänningen på underseglet kommer då att ligga på lattorna till överseglet och därmed twistar seglet på vingtipparna i sväng. Segelskärningen har ändrats genom att seglet kortats utefter hela bakkanten och därmed också minskat rotkordan. Speciellt mycket har man minskat segelytan ute på vingtipparna; wasch-outen har alltså minskat och man har erhållit ett plattare segel. Lattorna på överseglet har kompletteras med 2 st halvlattor på vardera sida för att stabilisera framkanten närmast nosen. Lattorna på underseglet är 3 på vardera sida. Dessa är böjda uppåt i framändan för att åstadkomma en rundare framkant på underseglet. Ett problem med många högprestandavingar är att de vill svänga åt det ena eller andra hållet speciellt till höger - varför vet man ej ännu. På ACE kommer man med en konstruktion där man kan ändra anfallsvinkeln på vingtipparna och därmed kan man trimma bort detta problem.

PRESTANDA.

ACE:ens design har, jämfört med S4 Racer, markant förbättrat prestandan på alla områden; handling - sjunk - fart - glid. Handlingen är helt suverän, den känns mjuk och rund även vid ruffiga förhållanden. Det är inga problem att även vid kraftigt lyft under ena vingen snabbt svänga in mot det håll lyftet är. Vid termikflygning har den ingen tendens att vilja skära i sväng, utan håller en jämn sväng varvet runt. Det hårda bygeltrycket vid hög fart är borta, den kan flygas utan pitchi. Farten har ökats med 10-15 km jämfört med S4 RACER. Att starta och landa vingen är inga problem. Man har förbättrat landningsegenskaperna genom att flytta fram styrbygeln. Det går bättre att skjuta ut i stallningsögonblicket. Finishen på vingen är densamma som S4 RACER.

Vad finns det då för negativt att säga om vingen ???
Personligen tycker jag att den fortfarande är för tung, den väger ca 30 kg. Har man otur kan man få en vinge som drar till höger, vilket kan trimmas bort, men det vore bra om man slapp. Något mer har jag ej att anmärka.
Som slutkommentar vill jag tillägga att jag tror att man funnit början till en lösning på nästa generations vingar. Konstruktörerna Graham Slater, Tony Hughes och Bob Calvert har många flera ideer på lager men dom måste realiseras först och det tar tid. Ace:en tog ett år att utveckla.
Den som flyger får se.....

Folke Wikberg.

Mat för Drakflygare

FLYGANDE DRAKENS KYCKLINGGRYTA

2 klyvkycklingar på tillsammans ett drygt kg eller 1 broiler * 75 g Milda * salt och vitpeppar * 1½ dl svenskt portvin * 1 krossad vitlöksklyfta * 4 dl tjock grädde * 200 g champinjoner * 2 msk Milda

Ta ur, skölj och torka kycklingarna och dela dem i portionsbitar: låren för sig, de båda bröstbitarna för sig, vingarna för sig och ryggbiten bruten i två delar.

Bryn dem i Milda i en stekpanna och flytta efter hand över dem i en tjockbottnad gryta. Salta och peppra och slå på 1½ dl portvin. Täck grytan och låt småkoka på svag eld ca 15 min. (broiler ca 30 min.), eller tills kycklingen är färdig. Ta upp de färdiga bitarna och lägg dem på en tallrik. Krossa vitlöksklyftan och lägg den i skyn i grytan. Slå på 4 dl tjock grädde och låt nu småkoka utan lock tills såsen blivit tjock och krämig.

Rensa champinjonerna, klyv dem längs efter och stek dem i ca 1 msk Milda. Slå champinjonerna i den färdiga såsen. Smaka av såsen. Värm kycklingbitarna i såsen och servera grytan tillsammans med kokt ris. Hela rätten kan mycket väl lagas några timmar innan den skall ätas. (Räcker till 4—5 personer.)

Flygande draken är namnet på en restaurang och den här grytan är dess specialitet. Restaurangen ligger i Auxerre, ungefär mitt i Frankrike i departementet Yonne — bra att veta för den som har sina vägar förbi...

Rapporterade olyckor

Ett haveri inträffade på Hammarsbackar under hösten. En elev startade och svängde tidigt. Han kom inte ur svängen utan kraschade mot backen. Fot- och handledsfraktur blev följden. Eleven var lämnad utan lärare ett tag och startade utan att ha fått tillstånd till det. Den tidiga svängen för att försöka hålla hanget resulterade i att ena vingen kom i stark vindgradient. Ett mycket typiskt fel som en nybörjare gör och som det finns anledning att påminna sig om ständigt. Vinden var vid tillfället väl stark för nybörjare också.

En flicka med Häng I flög i Johannelund under hösten. Det var lugnt till svag medvind. Hon försökte flyga över några jordhögar men lyckades inte utan stallade och hamnade i en av högarna. Överarmsbrott blev följden. Svag vind eller medvind gör att man kan tro att farten räcker, men så stallar man därför att man missbedömt sin lufthastighet. Åter ett typenligt nybörjarfel.

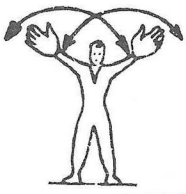
HÅLL SÄKER FART OCH HÖJD blir vårt råd!

Rolf Björkman

Så många recept på mat kommer vi inte att presentera i Hypoxia, men det här kanske kan passa en hängflygare. Det har delgivits redaktionen av Ludis Straubergs.

Några tecken som segelflyget använder i samband med bogsering. Det är lämpligt att vi så långt möjligt från början tillämpar samma tecken. Dessa torde vara användbara. Vilka övriga tecken bör vi standardisera? Sänd förslag!

Rolf Björkman

Signalister vid bogserflygplan och segelflygplan	**Bogserförare**	**ARMEN SVÄNGES I KONTINUERLIGA CIRKLAR**		**Sträck bogserlinan och korrigera kurshållningen**
Signalister vid bogserflygplan och segelflygplan	**Bogserförare**	**ARMENS SVÄNGANDE UPPHÖR OCH RIKTAS RAKT FRAM I BANANS FÖRLÄNGNING**		**Start- och landningsbana fri. Klart att starta**
Signalister vid bogserflygplan och segelflygplan	**Förare i bogserflygplan och segelflygplan**	**ARMARNA KORSAS UPPREPADE GÅNGER ÖVER HUVUDET**		**STOPP! Koppla ur bogserlinan**

Ny vinsch till Stockholm

En andra vinsch har kommit till Sverige. Det är Peter Wikander från Stockholmstrakten som har tagit hem den från Tyskland. Den är baserad på en Audi 100-motor med automatlåda som driver en lintrumma med 1200 m lina. Den har tyskt Gutesiegel vilket borgar för kvalitet och god funktion.

Dragkraften är justerbar mellan 70 och 140 kp. Det innebär att DK-flygning är möjlig men däremot inte inflygning på bogsering. För detta fordras att svagare dragkraft kan användas.

De som är influgna på bogsering och vill vara med och prova kan vända sig till Peter 0752-389 72 eller Mats 0752-385 92. Flygning kommer att äga rum på några olika fält söder om Stockholm.

Det här var väl en fin Julklapp till oss hängflygare i Stockholm.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Backguide på gång

En backguide kommer att tas fram i Scottens regi. Rickard Jantoft leder detta arbete. En första ambition är att ta fram en guide för Stockholmsregionen. I nästa steg försöker vi få den rikstäckande. Klubbar ute i landet kan med fördel påbörja detta arbete för sina egna områden. Du som bor i trakten av Stockholm kan hjälpa till genom att kontakta Rickard och ge honom underlag för Stockholmsdelen. Han träffas på telefon 08 - 26 57 02 kvällstid.

Nedan framgår vilket innehåll man tänkt sig i backguiden.

Rolf Björkman

Innehåll på backguide

1. Kompassros-tavla med backarna inlagda efter riktning på vindtyperna S, V, N och Ö enligt den engelska modellen.
2. Översiktskarta a/ Över hela området (20-mils radien)
   b/ Över Stockholm
   Alla flygställen är inlagda på kartan.
3. Adresser och telefonnummer till klubbarna i området, till flygväder m.m.
4. Teckenförklaring: Parkering
   Flygbar vindriktning
   Höjd på backe
   Lutning på backe
   Startplats
   Landningsplats
   VARNING ex turbulent område
   Svårighetsgrad: Hang 1, Hang 2 osv.
   Närmaste telefon - i nödläge.
   Specialbestämmelse ex. inhämta tillstånd hos .....
5. Allmänna ordningsregler
6. Rapportblankett för inrapportering av "nya" backar.

Från ett ide

Vi har under sommaren 1986 börjat bygga ett Hängflygställe i Långå Härjedalen. Det började med att Folke Wikberg kom hit och titta-de på våran startplats i april och förklarade några saker för oss. Sedan stakade vi en väglinje på 1,5 km och därefter högg vi densamma. Efter detta kom vägbrytaren och bröt vägen. Det tog honom ungefär 2 veckor att bryta, sedan spikade vi ihop en liten ramp en lördags-förmiddag. Sedan var det klart för provflygning. Men vi hade fel vind hela dagen. Helgen efter blev det i alla fall en halv timme för Bos-se. Sedan regnade det fram till jakten.
Under våren 1987 skall vi grusa vägen och färdigställa ramperna. Det är flygbart mellan syd och väst-lig vind. Starten är 200 m stup-start. Så har ni vägarna förbi är ni välkomna. Tag kontakt med Bo Magnusson tel 0684/10301 eller An-ders Backman tel 0684/10877 Hede. Fråga var som helst efter oss i He-de. Vägkostnad c:a 80 000 kronor. Nedlagd frivillig arbetstid 150 tim. Resavstånd till och från 550 km.

Club Fjällvingen.

Allemansrätten

Efter att ha flugit (ibland för-sökt flyga) utomlands vet jag vad avsaknaden av allemansrätten inne-bär. Vår allemansrätt är en gudom-lig gåva till oss hängflygare. Låt oss värna om den. Förbuds-skyltar för hängflygning har fak-tiskt funnits i Sverige också.

Klubbled-ningar

1. Dags att betala årsavgiften till FSF/H. Den utgörs av 45 kr per medlem under 1986, dvs det slutliga antalet medlemmar klubben hade 1986. Sätt in summan på FSF/H postgirokonto 91 29 93-3.

2. Det är hög tid att fastställa årsmötesdag. Motioner till FSF/H årsmöte skall vara inne senast 1987-02-18. Endast klubbar kan lämna motioner. Årsmötet kanske är en förutsättning för klubben.

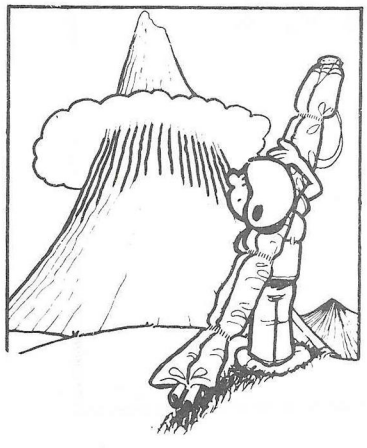
3. Slutlig medlemsförteckning för 1986 skall sändas till FSF/H men vänta till klubben får en da-talista från FSF som kan rättas upp.

4. Gör bokslut och revisionsbe-rättelse inför klubbens årsmöte.

5. Gör klubbens verksamhetsberät-telse för 1986.

6. Lämna klubben deklaration före slutet av mars till skattemyndig-heterna om klubben inte fått per-manent befrielse. Gäller inte det första året som klubben har verk-samhet då deklaration alltid måste lämnas. Det är enkelt att deklare-ra. Fyll i deklarationsblankett nr 4 och bifoga kopia på revisions-berättelse och balansberäkning för 1986. Första året skall också klubbens stadgar bifogas.

Rolf Björkman



Säljes

Magic 135, liten, 10000 kr. Magic 185, stor, 10000 kr. Peter Wicander 0752 - 389 72.

Maxi II, kortlängdspackad till 1,6 m, nybörjarvinge. 0226 - 506 76.

Azur 15, blå/vit. Leif, 0502 - 144 86.

Azur, 063 - 10 26 12.

Vision med speedbar o extra bygelben. 046 - 11 52 64.

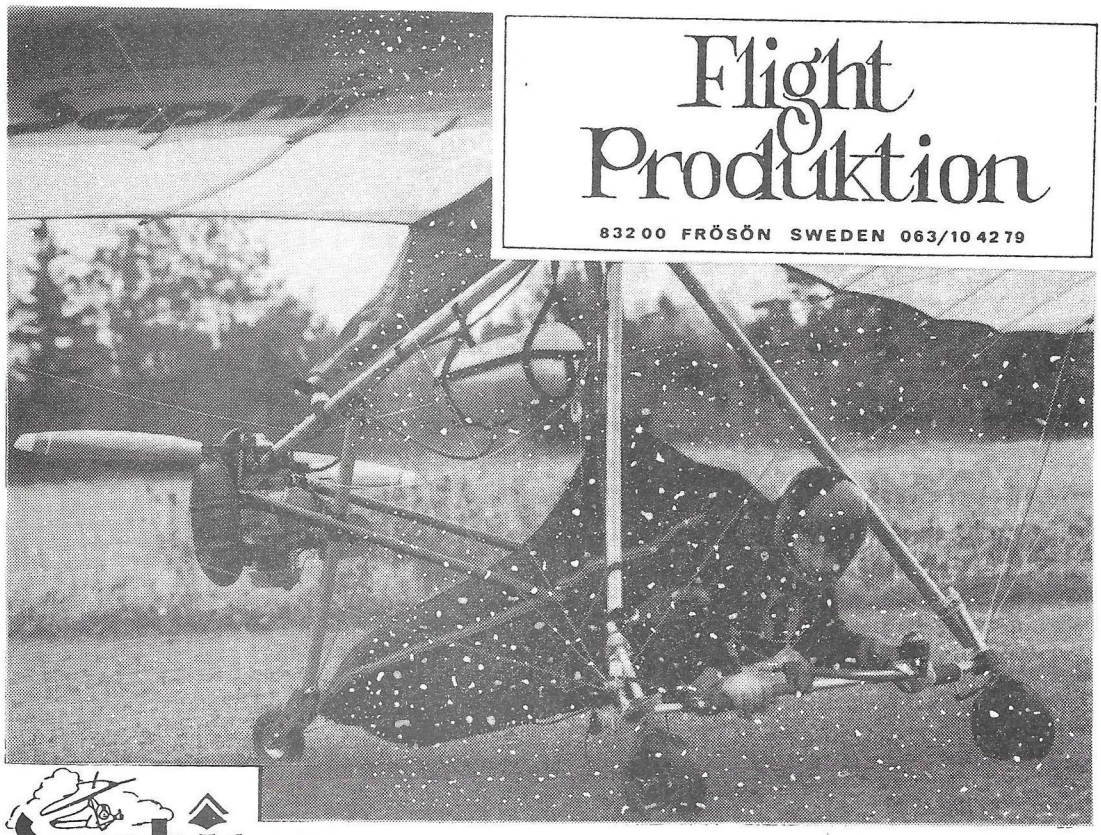
X-Ray Lamouette, dubbelsegel, liggsele med räddningsskärm, hjälm och hjul, 7000 kr. Torsten, 08 - 768 32 71 e 1530.

Profil. 0176 - 102 25.

Begagnade Magic I, III och IV. Folke Wikberg, 0647 - 511 11.

Köpes

Beg nybörjarvinge. Rolf 08 - 739 39 70.



SAPHIR / MINIMUM

Äntligen en hängglidar / motorkombination klar för de nya ultralätt kat. A bestämmelserna i Sverige.

Generalagent för BEHLEN POWER TRIKE

- typgranskning pågår
- från 22 - 64 hk
- lämplig för bogsering och dubbelflyg (64 hk version)
- även med dubbla tändsystem

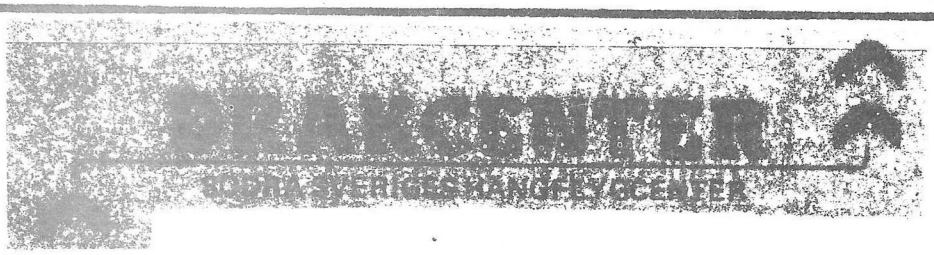
Div hängflygtillbehör

- haryco (Azur, Profil osv)
- fallskärmar, sele
- snabbmonterbara hjul utan att ta isär A-ramen

För information ring

0752 - 389 72

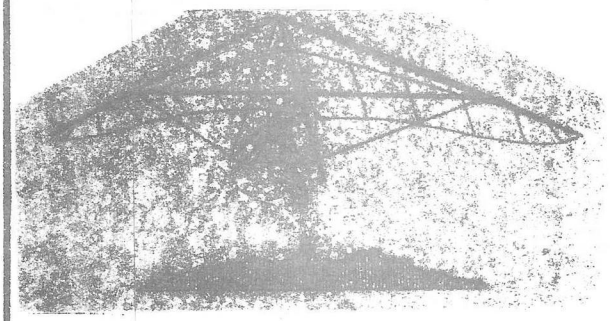
Peter Wicander
Walla Gård
148 00 ÖSMO



NYBÖRJARVINGAR
Från Europas två största fabriker
La Mouette och Polaris

UTBILDNING
Nybörjarkurser
Vidareutbildning

BYGELBEN vi har den rätta kvalitén eloxerade rör 24x28mm 5M längd till bra pris och färdiga ben 24x28mm



TILLBEHÖR och reservdelar såsom quicklock-karbinkrokar quickpinns hjul pitchie selar skärmar instrument med mera.

DU som funderar på ny vinge nästa leverans från POLARIS hämtar vi i Mars-April.
BESTÄLL NU

VINSCHNING och utbildning startar direkt efter påsk, Du som tänker komma hit, slå en signal och kolla hur läget är Tel. 0322/21888 För dej som inte känner till det så har vi troligen södra Sveriges bästa område för Termik ochträning.

NYTT FÖR I ÅR Vidareutbildning i ITALIEN under perioden Aug. Sep. Okt. Hangkurser i Hammars backar och Ålleberg.

PASSAGERARFLYGNING för dej som har en kammrat som vill upp i luften.

VÅRGÅRDA
MÖJLIGHETERNAS CENTER FÖR SÅVÄL NYBÖRJAREN SOM STRÄCKFLYGAREN

INSTRUKTÖR 0322 - 232 07
FLYGFÄLTET 0322 - 218 88

DRAKCENTER AB
FLYGFÄLTET
447 00 VÅRGÅRDA

Äntligen en hängglidare som lämpar sig lika bra för en H 2 pilot som för den krävande tävlingspiloten. Hur är detta möjligt?

Jo.....

Saphir har genom sin unika konstruktion med bogspröt istället för korsbom följande unika fördelar:

Saphir har genom avsaknad av korsbom sin vikt koncentrerad till vingens mitt, vikt långt utåt vingspetsarna förstör handlingen på en hängglidare.

Saphir har en helt spänd underrigg, detta ger en överlägsen kontroll vid start och landning.

Saphir har genom sitt bogspröt en motvikt till den bakre delen av kölen=en helt balanserad vinge i start och landning.

Saphir har stor vingyta med låg vikt, endast 29 kg på axlarna. Detta ger dig ett helt överlägset sjunk

Saphir kan utan verktyg packas ned till 2,95m. Extraarbetet tar ett par minuter. Dessutom halvlång riggning 4,7m och fullång 6,2m.

Saphir har marknadens bästa handling samtidigt som den är otroligt lätt att starta och landa. En vinge som ger alla maximal flyglädje.

Saphir har profilerade bygelben och kingpost samt speedbar som standard.

Saphir är tysk kvalite rakt igenom, det bästa som kan byggas med dagens teknik.

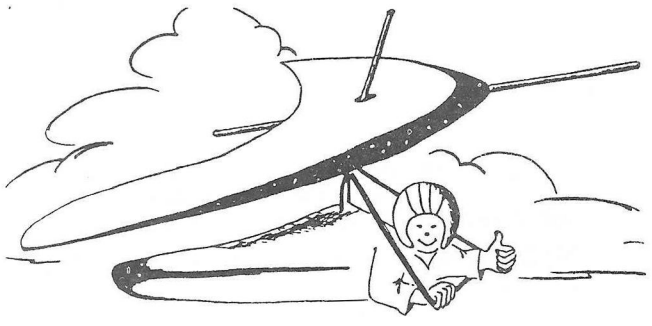
Data

Vingyta	17m^2
Spännvidd	10,80m
Nosvinkel	132°
Sidoförhållande	6,9
Dubbelsegel	70%
Antal lattor	28(6 underlattor)
Min pilotvikt	60kg
Max pilotvikt	110kg
Vikt utan fodral	29,5kg

Gutesiegel nr 068/85, dessutom gutesiegel för Minimum och Minifly (motortillsatser)

Gör som Saphirgubben, tummen upp för ditt bästa köp någonsin.

Flight Produktion
83200 FRÖSÖN SWEDEN 063/104279



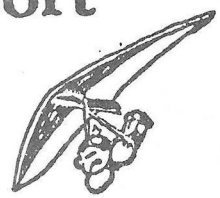
Ace

ÄNTLIGEN har Typhoons nya vinge med bättre glid, fart och handling blivit klar, efter nästan ett års utveckling!

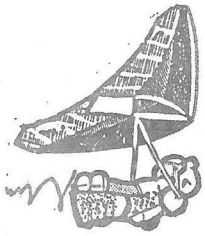
Swedish Skysport

St Olavs väg 16, 83013 ÅRE
Folke Wikberg, Tel 0647-51111

****



MOYES, GTR



MELLANSTADIEVINGAR

* MOYES MARS
* GYRO 160,180
* ENTERPRISE en ny vinge från England

FALLSKÄRMAR

Den lilla, lätta och snabba skärmen "Metamorfosi" samt en något billigare skärm från Australien.

Vi köper och säljer begagnade vingar och utrustning.

ÖVRIG UTRUSTNING

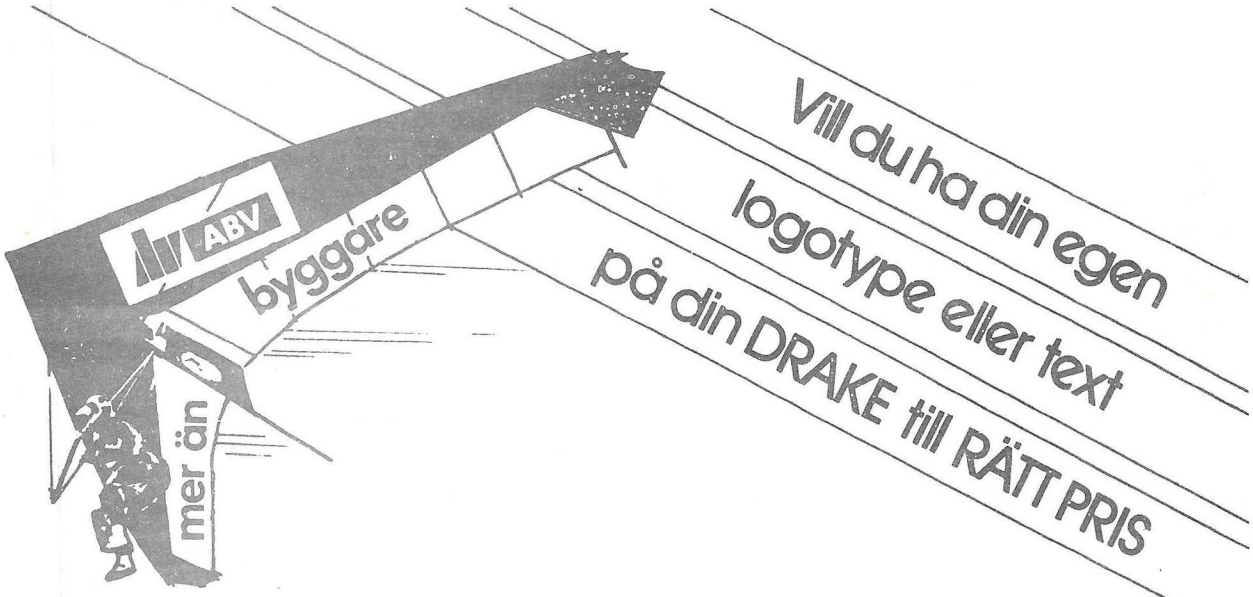
Sky Systems nya, lätta "supp"-sele.
Krokar, aerodynamisk hjälm m m.

INSTRUMENT

Ball, Afro AOA

EXTRAERBJUDANDE

"Supp"-sele, ryggsäck för sele, twist-lock krok och fallskärm
Paketpris: 5.250,-



Slå en signal till Per Drago 08-755 70 26

KSAK Service

KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN KSAK Service AB

LITTERATUR för HÄNGFLYGUTBILDNING

☐ Hängflygning. Detta kompendium på över hundra sidor täcker hela utbildningen fram till "Hängcert". ..... Pris: 135:-

Beställningar görs skriftligen eller per telefon till:

KATALOG

Postadress:
KSAK Service AB
Box 20081
161 20 Bromma

Besöksadress:
Allmänflygparkeringen
Bromma Flygplats

Postgiro: 3 99 55-0, Bankgiro: 609-9683

Telefon: 08-764 60 80 (Telefonorder på bandspelare efter kontorstid).

Butik- och orderöppet vard 08.30—16.30. Under sommaren stänger vi 16.00. Hela året har vi torsdagsöppet till 18.00.

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

ACE AIR HB

C/O Lars Högström Fleminggatan 59
112 32 Stockholm Sverige

LA MOUETTE

PROFIL från 15.500:-
ATLAS från 9.400:-

RESERVDELAR, INSTRUMENT; SELAR
FALLSKÄRMAR M.M

För mer information; Sven Lindeń 08/ 44 33 38
Ring kvällstid; Lars Högström 08/ 52 45 37 el.29 55 11

Köper och säljer begagnade vingar.

Detta är en av våra specialitéer. Kontakta oss så skall vi försöka hjälpa. Vi förmedlar även försäljning.

Vi har ofta begagnade tillbehör och vi köper gärna tillbehör såsom selar, skärmar, variometrar mm

En annan av våra specialitéer är utbildning där vi torde vara oslagbara. Främst ägnar vi oss åt utbildning till Häng I samt fortsatt utbildning/träningshjälp för att piloten skall nå större personlig säkerhet. Vi kan mycket om annat flyg också.

Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby. Ring 08 - 739 39 70 kväll